



3003 Berne, le 5 décembre 2022

Aéroport civil de Sion

Approbation des plans

Réfection du tarmac Nord – Etape 2 – Eclairage

A. En fait

1. De la demande

1.1 *Dépôt de la demande*

Le 26 novembre 2019, la Ville de Sion, (ci-après : la requérante), exploitante de l'aéroport civil de Sion, a déposé auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), à l'attention du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande d'approbation des plans pour la deuxième étape de la réfection du tarmac Nord, suite à la première étape qui a été approuvée par décision du DETEC datée du 28 septembre 2018. Le projet global consiste en une remise en état complète du tarmac et de la route de service situés au Nord de la piste principale, à savoir la réfection de la partie se situant entre la halle actuelle du Groupe Vol à Moteur (GVM) et la halle SHP exploitée par Air-Glacier, ainsi que la piste d'accès B (*Bravo*). Par ailleurs, le projet prévoit également un éclairage du tarmac ainsi que la mise en place de bornes GPU (en anglais : *Ground Power Unit*) escamotables sur le tarmac.

Dans le courant de l'été 2022, des discussions ont été menées entre l'OFAC et la requérante concernant le présent projet attendu que la réalisation d'une partie pouvait s'avérer difficilement réalisable à court terme en raison du processus lié à l'élaboration de la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) en cours.

Par courrier du 12 août 2022, la requérante a demandé l'approbation des plans pour la pose de 6 mâts d'éclairage au nord du tarmac de l'aéroport de Sion.

Par conséquent, l'autorité de céans se prononcera uniquement sur le projet d'éclairage. Ainsi, les charges émises par les différentes autorités consultées seront reprises pour cet aspect-là uniquement.

1.2 *Description du projet*

Le projet final consiste à installer 6 mâts d'éclairage sur l'aire de trafic du tarmac Nord de l'aéroport de Sion.

1.3 *Justification du projet*

Le projet final est justifié par la requérante comme permettant d'augmenter la sécurité sur le tarmac lors des opérations de nuit et de compléter l'éclairage actuellement en place.

1.4 Contenu de la demande

Les documents qui composent la demande du 26 novembre 2019 sont les suivants :

- Lettre de demande de la requérante datée du 26 novembre 2019 ;
- Un dossier de demande d’approbation des plans composé des documents suivants :
 - Plan de situation générale « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP », n° 2381 – TNORDE2 – 02, échelle 1:20'000, daté du 30 août 2018 ;
 - Formule de demande d’autorisation de construire du Canton du Valais, datée du 5 septembre 2019 ;
 - Document « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, Notice technique explicative avec rapport d’impact », version 1, daté du 25 novembre 2019 et comportant les annexes suivantes :
 - Document « ORGANIGRAMME DE L’EXPLOITANT DE L’AÉRODROME (GENERAL) », version 1.0, daté du 1er janvier 2017 ;
 - Document « Organigramme opérationnel de l’aéroport de Sion », non daté ;
 - Document « Projet de réfection complète du tarmac nord Etape n° 02, Dossier PAP, Concept d’évacuation des eaux » de l’entreprise Sd Ingénierie Sion SA, daté du 30 août 2019 ;
 - Formulaire F1 « Plan de gestion des déchets de chantier » du Canton du Valais, non daté ;
 - Document « RENOUVELLEMENT DE LA CONCESSION DE L’AÉROPORT DE SION, Rapport d’impact sur l’environnement, ANNEXE 1, Etat existant » de l’entreprise Sd Ingénierie Sion SA, daté du 16 octobre 2019 ;
 - Document « RENOUVELLEMENT DE LA CONCESSION DE L’AÉROPORT DE SION, Rapport d’impact sur l’environnement, ANNEXE 2, Cartes des mesures de compensation » de l’entreprise Sd Ingénierie Sion SA, daté du 16 octobre 2019 ;
 - Document « AÉROPORT DE SION, Suivi des mesures « Nature et Paysage », Rapport d’activité 2017 » de l’entreprise BEB SA, daté du 16 février 2018 ;
 - Document « SOLIDAGE DU CANADA ET SOLIDAGE GEANT » du Canton du Valais, non daté ;
 - Document « AÉROPORT DE SION, Suivi des mesures « Nature et Paysage », Rapport d’activité 2015 » de l’entreprise BEB SA, daté du 10 novembre 2015 ;
 - Courriel de Skyguide à l’entreprise Sd Ingénierie Sion SA validant le projet, daté du 8 novembre 2019 ;
 - Document « Devis détaillé des travaux », daté du 25 novembre 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER

- PAP, PLAN DE SITUATION DE L'ETAT ACTUEL », n° 2381 – TNORDE2 – 05, échelle 1:1'000, daté du 30 août 2019 ;
- Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, PLAN DE SITUATION DE L'ETAT FUTUR », n° 2381 – TNORDE2 – 06, échelles 1:500 et 1:1'000, daté du 30 août 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, PLAN DE CONCEPT D'EVACUATION DES EAUX », n° 2381 – TNORDE2 – 07, échelle 1:500, daté du 30 août 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, PROFIL EN TRAVERS DE L'ETAT FUTUR », n° 2381 – TNORDE2 – 08, échelle 1:100, daté du 30 août 2018 ;
 - Plan « DOSSIER PAP, *Aeroporto Sion, Erneuerung der Tagesmarkierungen, Vorfeld Nord – Phase 2* », n° 8070-00-04.21, échelle 1:500, daté du 15 octobre 2019 et modifié le 28 octobre 2019 ;
 - Plan « DOSSIER PAP, *Aeroporto Sion, Erneuerung der Tagesmarkierungen, Vorfeld Nord – Phase 2* », n° 8070-00-04.22, échelle 1:500, daté du 15 octobre 2019 et modifié le 28 octobre 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 1b, DOSSIER PAP, PLAN DE L'ECLAIRAGE DU TARMAC », n° TNORD/E1 – 2381 – 11.2, échelle 1:200, daté du 7 février 2018 et modifié le 5 mars 2018 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 1b, DOSSIER PAP, PLAN D'IMPLANTATION DES BORNES GPU », n° TNORD/E1 – 2381 – 12.2, échelle 1:200, daté du 7 février 2018 et modifié le 5 mars 2018, le 28 août 2018 et le 23 septembre 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, PLAN DE PRINCIPE DE RACCORDEMENT », n° 2381 – TNORDE2 – 13, échelle 1:1'000, daté du 30 août 2018.

À la suite de l'examen aéronautique négatif, la requérante a fait parvenir à l'OFAC, par courrier du 21 février 2022, le complément suivant :

- *Safety Assessment* « REF NORD (étape 2), phase pérenne, Aéroport de Sion – LSGS », version 1.0, daté du 18 février 2021, accompagné de ses annexes :
 - Tableau récapitulatif de la gestion du risque de sécurité, daté du 14 février 2022 ;
 - Tabelle d'évaluation du risque, non datée ;
 - Plan « DOSSIER PAP, *Aeroporto Sion, Erneuerung der Tagesmarkierungen, Vorfeld Nord – Phase 2* », n° 8070-00-04.21, échelle 1:500, daté du 15 octobre 2019 et modifié le 28 octobre 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 1b, DOSSIER PAP, Plan d'implantation des bornes GPU », n° TNORD/E1 – 2381 – 12.2, échelle 1:200, daté du 7 février 2018 et modifié le 5 mars 2018, le 28 août 2018 et le 23 septembre 2019 ;
 - Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 1b,

DOSSIER PAP, Plan de l'Eclairage du tarmac », n° TNORD/E1 – 2381 – 11.2, échelle 1:200, daté du 7 février 2018 et modifié le 5 mars 2018.

Par courriel du 22 février 2022, la requérante transmet à l'OFAC le document suivant :

- Courriel de Skyguide à la requérante concernant le Safety Assessment, daté du 22 février 2022.

Afin de répondre à la demande 4 de la prise de position de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la requérante a fait parvenir à l'OFAC, par courrier du 12 août 2022, le document suivant :

- Document « Aéroport de Sion, Réfection du Tarmac Nord, Rapport d'impact sur la mise en place des nouveaux éclairages » de l'entreprise BEE SA, daté du 15 janvier 2019.

1.5 *Coordination du projet et de l'exploitation*

Le projet de construction n'a pas d'effets significatifs sur l'exploitation de l'aérodrome de sorte que le règlement d'exploitation n'est pas modifié.

1.6 *Droits réels*

Le requérant dispose des droits réels nécessaires sur les biens-fonds concernés par le projet.

2. De l'instruction

2.1 *Consultation, publication et mise à l'enquête publique*

L'instruction liée à la présente demande d'approbation des plans est menée par l'OFAC pour le compte du DETEC.

En date du 5 décembre 2019, l'OFAC a requis les avis de l'OFEV ainsi que du Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS).

Le même jour, le Canton du Valais, soit pour lui le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) a été appelé à se prononcer. Le Service de la mobilité (SDM) a assuré la coordination de la procédure en sollicitant les commentaires des services cantonaux impliqués et des communes concernées.

La demande d'approbation des plans a été mise à l'enquête publique pendant

30 jours à partir du 11 janvier 2020, par publication dans le Bulletin Officiel du Canton du Valais (BO-VS) du 10 janvier 2020.

2.2 *Oppositions*

Durant la mise à l'enquête publique, aucune opposition n'est parvenue à l'Office chargé de la procédure.

2.3 *Prises de position*

Les prises de position suivantes ont été reçues :

- OFAC, examen spécifique à l'aviation défavorable du 28 février 2020 ;
- SG-DDPS, prise de position du 29 janvier 2020 ;
- OFEV, prise de position du 18 mars 2020 ;
- Service de la mobilité du Canton du Valais, préavis de synthèse du 24 janvier 2020 comprenant le préavis du service cantonal spécialisé et concerné suivant :
 - Préavis du Service de l'environnement (SEN), daté du 3 octobre 2019.
- OFAC, examen spécifique à l'aviation favorable du 14 avril 2022.

2.4 *Observations finales*

Les prises de position citées ci-dessus – contenant les exigences à respecter pour réaliser le projet – ont été transmises à la requérante le 14 avril 2022 en l'invitant à formuler ses observations. Dans le délai imparti, la requérante a formulé certaines remarques relatives aux différentes prises de position susmentionnées.

Dans le courant de l'été 2022, des échanges ont eu lieu entre l'autorité de céans et la requérante afin d'apporter des précisions quant au présent dossier.

Finalement, par courrier du 12 août 2022, la requérante a demandé l'approbation des plans uniquement pour la pose de 6 mâts d'éclairage au nord du tarmac de l'aéroport de Sion, modifiant ainsi sa demande initiale.

L'instruction du dossier s'est achevée le 12 octobre 2022.

B. En droit

1. A la forme

1.1 Autorité compétente

Selon l'art. 37 al. 1 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0), les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un aérodrome (installations d'aérodrome) ne peuvent être mises en place ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente. L'art. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1) précise que les installations d'aérodrome sont des constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation inscrite dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée. L'art. 37 al. 2 LA désigne le DETEC comme autorité chargée d'approuver les plans pour les aéroports (aérodrome dont l'exploitation se fait en vertu d'une concession au sens de l'art. 36a al. 1 LA).

Dans le cas présent, le projet vise à installer 6 mâts d'éclairage sur l'aire de trafic du tarmac Nord. Dans la mesure où ces mâts d'éclairage servent à l'exploitation d'un aérodrome, il s'agit d'installations d'aérodrome dont la mise en place doit être approuvée par l'autorité compétente. Cette dernière est, en l'occurrence, le DETEC attendu que l'infrastructure aéronautique de Sion est exploitée en vertu d'une concession.

1.2 Procédure applicable

La procédure d'approbation des plans est régie aux art. 37 ss LA ainsi qu'aux art. 27a ss OSIA.

Conformément à l'art. 37 al. 3 LA, la procédure d'approbation des plans couvre toutes les autorisations prescrites par le droit fédéral. Il s'agit donc d'une procédure fondée sur le principe de concentration au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). A noter que, selon l'art. 37 al. 4 LA, aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis.

La procédure ordinaire d'approbation des plans est régie aux art. 37 à 37h LA ainsi qu'aux art. 27a à 27h OSIA. Cette procédure prévoit spécifiquement une mise à l'enquête publique de la demande pendant 30 jours par avis à publier dans les organes officiels des cantons et des communes concernés. La procédure simplifiée, quant à elle, est régie notamment à l'art. 37i LA. Elle ne prévoit pas de mise à

l'enquête publique mais ne s'applique qu'à certaines conditions. Il est notamment nécessaire que le projet en cause n'affecte qu'un espace limité, ne concerne qu'un nombre restreint et bien défini de personnes, n'ait qu'un effet minime sur l'environnement et n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site. Cette procédure s'applique par ailleurs également aux installations qui seront démontées après trois ans au plus.

En l'occurrence, le projet initial prévoyait la réfection d'une partie du tarmac ainsi que notamment la mise en place d'un éclairage dans la zone concernée. Au vu de la hauteur des mâts, de leur implantation en bordure du périmètre de l'aéroport et de l'éclairage nocturne, les conditions de l'art. 37i LA n'étaient pas respectées, de sorte qu'une procédure ordinaire d'approbation des plans a été menée.

1.3 *Coordination avec l'approbation du règlement d'exploitation*

En vertu de l'art. 27c al. 1 OSIA, lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans. L'alinéa 2 de cet article précise que s'il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

En l'occurrence, il apparaît que l'exploitation du présent projet sera possible sans devoir modifier le règlement d'exploitation actuellement en vigueur et que la présente décision contient l'ensemble des prescriptions à ce sujet. Ainsi, une modification du règlement d'exploitation n'est pas nécessaire.

2. **Au fond**

2.1 *Conditions d'approbation*

En vertu de l'art. 27d al. 1 OSIA, les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et lorsqu'il satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment celles spécifiques à l'aviation, techniques, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. A noter que, conformément à l'art. 27d al. 2 OSIA, les propositions fondées sur le droit cantonal ne sont prises en considération que si elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

La conformité du projet aux exigences précitées a été examinée par les autorités

spécialisées qui ont émis un avis. En application de l'art. 27e OSIA, il incombe à l'autorité de céans d'évaluer leurs avis. Cette évaluation est explicitée ci-après.

2.2 *Justification*

La justification donnée par le requérant est pertinente (cf. ci-dessus point A.1.3 « Justification du projet »). Elle est acceptée.

2.3 *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique*

Le processus d'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Sion a été initié fin 2018 suite au départ annoncé de l'armée. Le processus de coordination est en cours et passe en revue les domaines du PSIA. La version finale du protocole de coordination sera établie dans un délai raisonnable.

Le présent projet est sans conséquence sur le bruit de l'installation, la limitation d'obstacles ainsi que le périmètre d'aérodrome. Il n'entraîne par ailleurs aucune incidence sur les éléments déterminants de la partie conceptuelle du PSIA. Il concorde par conséquent avec le PSIA dans son ensemble.

2.4 *Responsabilité de l'exploitant*

Au sens de l'art. 3 al. 1 OSIA, les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon à ce que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée. Le concessionnaire est chargé de vérifier que l'infrastructure mise à disposition le permette et, conformément à l'art. 10 al. 1 OSIA, que l'exploitation en soit sûre et rationnelle.

2.5 *Exigences spécifiques à l'aviation*

Les demandes d'approbation des plans sont approuvées lorsque les exigences spécifiques à l'aviation sont respectées et les conditions permettant de garantir la sécurité sont remplies.

L'art. 3 al. 2 OSIA rend les normes et recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) contenues dans les annexes 3, 4, 10, 11, 14 et 15 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RS 0.748.0 ; annexes de l'OACI) directement applicables aux aérodromes. L'art. 9 OSIA octroie à l'OFAC la compétence de procéder à un examen du projet, spécifique à l'aviation.

Dans le cadre de cette compétence, l'OFAC a effectué un premier examen spécifique à l'aviation en date du 28 février 2020 qui s'est avéré défavorable. À la

suite du dépôt par la requérante du *Safety Assessment* requis, l'OFAC a procédé à un deuxième examen aéronautique le 14 avril 2022, qui est favorable, et annule et remplace le précédent, dans lequel il a formulé certaines exigences. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui a formulé quelques remarques. Nonobstant, les charges relatives à l'éclairage sont reprises dans la présente décision. Il s'agit des charges n° 13, 14, 19, 28, 30, 31, 32, 36, 38, 40 et 41. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

De plus, Skyguide a été consulté et confirme que le projet n'a pas d'influence sur ses activités, ni sur les installations de la navigation aérienne.

2.6 *Exigences liées à l'aménagement du territoire*

Tout projet doit être non seulement conforme aux exigences du PSIA mais également s'intégrer dans la planification régionale et locale, compte tenu des intérêts de la population et de l'économie. En l'occurrence, l'objet de la présente demande vise la construction d'installations entièrement situées dans la zone aéroportuaire. Le projet est conforme à la planification cantonale et à l'aménagement local.

2.7 *Exigences techniques*

Dans le cadre de la présente procédure, le SG-DDPS a examiné la conformité du projet aux normes applicables qui relèvent de son domaine de compétence dans sa prise de position du 29 janvier 2020. Cet examen est consigné dans une prise de position qui mentionne certaines exigences qui seront explicitées ci-dessous. Cet examen est annexé à la présente décision. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

- Les travaux nécessaires doivent prendre en compte toutes les installations techniques existantes (civiles et militaires), en particulier les conduites souterraines, électricité, eau, canalisations, carburant, etc., ainsi que les installations de sécurité telles que le balisage des pistes.
- Afin que la sécurité soit également assurée lors des opérations des Forces aériennes, les horaires de travail (jour et nuit) doivent être coordonnés, respectivement discutés, avec les Forces aériennes. Il en va de même pour le fonctionnement des systèmes ainsi que pour le respect des distances de sécurité par rapport à la piste après chaque interruption de travail et plus particulièrement après la fin des travaux.

- Afin que l'engagement et la sécurité pour les intérêts de l'armée soient assurés, il est nécessaire que la coordination avec les Forces aériennes soit garantie avant la réalisation des travaux. Le commandant de la base aérienne de Payerne, également en charge pour Sion, est à impliquer dès que possible au début du projet.

2.8 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

La conformité du projet aux normes applicables en matière de protection de l'environnement a été examinée par les autorités cantonales valaisannes, par le biais de son Service de l'environnement (SEN), et par l'OFEV. Les autorités précitées ont formulé différentes prises de position qui contiennent plusieurs exigences. Ces exigences sont détaillées et regroupées ci-dessous par thème. Dans le cadre des observations finales, ces exigences ont été transmises au requérant qui ne les a pas contestées. Le DETEC les estime justifiées et proportionnées : elles sont ainsi intégrées au dispositif de la présente décision, sous forme de charges.

Il est à noter que les exigences relatives à la protection des eaux n'ont pas été reprises puisqu'elles ne sont plus pertinentes en raison de la modification du projet initial.

2.8.1 Bruit

Le SEN a formulé les exigences suivantes :

- Bruit de chantier diurne (07h00 à 19h00) :
 - Pendant la phase de construction, le niveau de mesures A est à appliquer pour les transports de chantier et le niveau B pour les travaux de construction selon la directive sur le bruit des chantiers (DBC) de l'OFEV.
 - Les durées et périodes de chantiers seront limitées conformément à la DBC de l'OFEV.
 - Les différentes mesures mentionnées dans la directive doivent être évaluées et les mesures pertinentes doivent être mises en place.
 - Le travail sera limité aux horaires suivants : 07h00 à 12h00 et 13h00 à 19h00. Pour les travaux très bruyants, des limitations plus strictes peuvent être imposées par la DBC de l'OFEV.
 - Information du voisinage (en particulier horaires des travaux très bruyants, numéro de téléphone et point de contact en cas de plaintes) (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesures 3.2.1.1, 3.2.1.2 et 3.2.1.3).
- Bruit de chantier nocturne (19h00 à 07h00) :
 - Le niveau de mesures B de la DBC de l'OFEV doit être appliqué.
 - Les travaux de fraisages très bruyants seront limités à la période avant 24h00 et pour un maximum de 5 nuits.

- La mise en place d'un écran anti-bruit en bordure des zones de travail direction nord, resp. en dehors du périmètre de sécurité de 75 m doit être envisagée (p.ex. réalisation d'une « paroi » en utilisant une clôture en treillis avec une bâche plastique de chantier du côté nord et d'un géotextile du côté des travaux) (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesure 3.1.5.1).
- Information du voisinage (en particulier horaires des travaux très bruyants, numéro de téléphone et point de contact en cas de plaintes) (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesures 3.2.1.1, 3.2.1.2 et 3.2.1.3).

L'OFEV a fait valoir la recommandation suivante :

- Dans la mesure du possible, les émissions de bruit en direction du nord doivent être réduites à l'aide de parois mobiles (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesure 3.1.5.1).

2.8.2 Déchets

Le SEN a formulé les exigences suivantes :

- Pendant les travaux d'excavation, si des matériaux terreux, d'excavation, de percement, de construction, des installations ou de remblais artificiels soupçonnés d'être contaminés par des substances dangereuses pour l'environnement ou la santé sont découverts, un spécialiste qualifié doit clarifier le soupçon de polluant et l'élimination des déchets de construction. L'autorité compétente et le SEN doivent en être immédiatement informés (Justification : art. 16 ss de l'Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED ; RS 814.600)).
- Les matériaux d'excavation non pollués devraient autant que possible être réutilisés sur place, à proximité ou chez un repreneur agréé, avant d'envisager une mise en décharge de type A (Justification : art. 18 et 19 OLED).
- Au plus tard avant leur élimination, la teneur en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) du revêtement bitumineux doit être vérifiée. Comme plus de 30 m³ de matériaux bitumineux sont générés, la teneur en HAP doit être déterminée par des analyses en laboratoire, conformément aux recommandations de l'OLED. Les matériaux bitumineux doivent être revalorisés et éliminés selon leur teneur en HAP, conformément à l'OLED (Justification : art. 20 et 52 OLED).

L'OFEV soutient les exigences précitées du Canton.

2.8.3 Sites contaminés

Le SEN a fait valoir l'exigence suivante :

- Si l'utilisation antérieure du site ou des sondages effectués par le passé laissent supposer que les eaux souterraines ou la terre excavée sont polluées, ou que des matériaux souillés ou des déchets sont découverts durant les travaux, le SEN devra en être informé sans délai. Le cas échéant, le SEN définira la démarche à suivre en collaboration avec le maître de l'ouvrage.

2.8.4 Emissions lumineuses

L'OFEV a formulé l'exigence suivante :

- Le concept d'éclairage doit être adapté au concept d'éclairage de l'étape n° 1 : l'éclairement moyen doit être de 20 lux et la température de couleur de 4'000 K. En outre, l'éclairage du tarmac après 21h00 ne doit être opérationnel que dans des cas exceptionnels. Si les mesures susmentionnées ne peuvent pas être atteintes pour des raisons d'ordre technique ou des motifs liés à l'exploitation, le requérant devra le démontrer de façon convaincante. Le cas échéant, ces compléments doivent être remis avant la décision d'approbation des plans à l'OFAC, à l'intention de l'OFEV pour évaluation.

Par courrier du 12 août 2022, la requérante a transmis à l'OFAC, en réponse à l'exigence de l'OFEV susmentionnée, un rapport d'impact sur la mise en place des nouveaux éclairages.

Ainsi, la demande 4 de l'OFEV est considérée comme remplie.

Toutefois, l'exigence suivante doit être reprise :

- L'éclairement moyen doit être de 20 lux et la température de couleur de 4'000 K. En outre, l'éclairage du tarmac après 21h00 ne doit être opérationnel que dans des cas exceptionnels.

2.9 *Autres exigences*

La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

Le Service de la mobilité du Canton du Valais devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.

Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés par courriel (lesa@bazl.admin.ch) à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.

En vertu de l'art. 3b OSIA, l'OFAC assure la surveillance des exigences spécifiques à l'aviation. La prise en compte et l'application des exigences cantonales seront vérifiées par les instances cantonales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.

En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

2.10 Conclusion

La réalisation de travaux sur un aéroport doit être faite conformément à la législation relative à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à celle de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. L'analyse matérielle de l'objet de la présente demande n'a révélé aucun indice permettant d'affirmer que la réalisation de ces travaux contreviendrait aux dispositions pertinentes. Les prises de position des autorités fédérales et cantonales concernées ne font pas mention d'objections au projet et n'invoquent aucune violation des dispositions du droit fédéral ou cantonal. Par conséquent, le projet de construction remplit les prescriptions légales relatives à l'approbation des plans. Sous réserve des exigences susmentionnées, l'approbation des plans peut être octroyée.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à l'approbation des plans s'établissent en conformité avec les art. 3, 5 et 49 al. 1 let. d de l'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC ; RS 748.112.11) et sont mis à la charge du requérant. En vertu de l'art. 13 OEmol-OFAC, les émoluments relatifs à la présente décision seront fixés dans une décision ultérieure de l'OFAC. Celle-ci inclura également les émoluments relatifs au préavis de l'OFEV du 18 mars 2020, qui ont été fixés dans le préavis en question et s'élèvent à CHF 2'000.00.

Les émoluments liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la délégation de signature

En vertu de l'art. 49 LOGA, le chef de département peut déléguer la compétence de signer certains documents en son nom. En l'occurrence, par délégation du 3 janvier 2019, Madame la Cheffe du DETEC Simonetta Sommaruga a autorisé les membres de la direction de l'OFAC à signer des décisions d'approbation des plans visées à l'art. 37 al. 2 let. a LA.

En application de cette délégation, la présente décision sera ainsi signée par la Vice-directrice de l'OFAC.

5. De la notification et de la communication

La décision est notifiée sous pli recommandé à la requérante. Par ailleurs, une copie est adressée aux autorités fédérales et cantonales concernées.

La présente décision n'est publiée ni dans la FF, ni dans le BO-VS.

C. Décision

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

vu la demande du 26 novembre 2019 et la modification du 12 août 2022 de la Ville de Sion

décide l'approbation des plans en vue de l'installation de 6 mâts d'éclairage de l'aire de trafic au Nord du tarmac de l'aéroport de Sion.

1. De la portée

L'approbation des plans autorise la Ville de Sion, sous réserve des exigences mentionnées ci-après, à réaliser les travaux en vue de procéder aux aménagements tels qu'ils sont décrits dans le dossier fourni au DETEC et constitué des documents suivants :

- Plan de situation générale « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP », n° 2381 – TNORDE2 – 02, échelle 1:20'000, daté du 30 août 2018 ;
- Formule de demande d'autorisation de construire du Canton du Valais, datée du 5 septembre 2019 ;
- Document « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, NOTICE TECHNIQUE EXPLICATIVE AVEC RAPPORT D'IMPACT », version 1, daté du 25 novembre 2019 et les annexes suivantes :
 - Formulaire F1 « Plan de gestion des déchets de chantier » du Canton du Valais, non daté ;
 - Document « RENOUVELLEMENT DE LA CONCESSION DE L'AÉROPORT DE SION, Rapport d'impact sur l'environnement, ANNEXE 1, Etat existant » de l'entreprise Sd Ingénierie Sion SA, daté du 16 octobre 2019 ;
 - Document « RENOUVELLEMENT DE LA CONCESSION DE L'AÉROPORT DE SION, Rapport d'impact sur l'environnement, ANNEXE 2, Cartes des mesures de compensation » de l'entreprise Sd Ingénierie Sion SA, daté du 16 octobre 2019 ;
 - Document « AÉROPORT DE SION, Suivi des mesures « Nature et Paysage », Rapport d'activité 2017 » de l'entreprise BEB SA, daté du 16 février 2018 ;
 - Document « AÉROPORT DE SION, Suivi des mesures « Nature et Paysage », Rapport d'activité 2015 » de l'entreprise BEB SA, daté du 10 novembre 2015 ;
 - Courriel de Skyguide à l'entreprise Sd Ingénierie Sion SA validant le projet, daté du 8 novembre 2019 ;

- Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, PLAN DE SITUATION DE L'ETAT ACTUEL », n° 2381 – TNORDE2 – 05, échelle 1:1'000, daté du 30 août 2019 ;
- Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, DOSSIER PAP, PLAN DE SITUATION DE L'ETAT FUTUR », n° 2381 – TNORDE2 – 06, échelles 1:500 et 1:1'000, daté du 30 août 2019 ;
- Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 2, PROFIL EN TRAVERS DE L'ETAT FUTUR », n° 2381 – TNORDE2 – 08, échelle 1:100, daté du 30 août 2018 ;
- Plan « REFECTION COMPLETE DU TARMAC NORD – ETAPE N° 1b, DOSSIER PAP, PLAN DE L'ECLAIRAGE DU TARMAC », n° TNORD/E1 – 2381 – 11.2, échelle 1:200, daté du 7 février 2018 et modifié le 5 mars 2018 ;
- *Safety Assessment* « REF NORD (étape 2), phase pérenne, Aéroport de Sion – LSGS », version 1.0, daté du 18 février 2021, accompagné de ses annexes :
 - Tableau récapitulatif de la gestion du risque de sécurité, daté du 14 février 2022 ;
 - Tablette d'évaluation du risque, non datée ;
- Courriel de Skyguide à la requérante concernant le *Safety Assessment*, daté du 22 février 2022 ;
- Document « Aéroport de Sion, Réfection du Tarmac Nord, Rapport d'impact sur la mise en place des nouveaux éclairages » de l'entreprise BEE SA, daté du 15 janvier 2019.

2. Des charges

Les charges formulées ci-dessous devront être respectées. Aucune autre exigence spécifique fédérale, cantonale ou communale n'est liée au présent projet de construction.

2.1 Exigences spécifiques à l'aviation

- Les exigences n° 13, 14, 19, 28, 30, 31, 32, 36, 38, 40 et 41 formulées dans l'examen spécifique à l'aviation du 14 avril 2022, annexé à la présente décision, devront être respectées.

2.2 Exigences techniques

- Les travaux nécessaires doivent prendre en compte toutes les installations techniques existantes (civiles et militaires), en particulier les conduites souterraines, électricité, eau, canalisations, carburant, etc., ainsi que les installations de sécurité telles que le balisage des pistes.
- Afin que la sécurité soit également assurée lors des opérations des Forces

aériennes, les horaires de travail (jour et nuit) doivent être coordonnés, respectivement discutés, avec les Forces aériennes. Il en va de même pour le fonctionnement des systèmes ainsi que pour le respect des distances de sécurité par rapport à la piste après chaque interruption de travail et plus particulièrement après la fin des travaux.

- Afin que l'engagement et la sécurité pour les intérêts de l'armée soient assurés, il est nécessaire que la coordination avec les Forces aériennes soit garantie avant la réalisation des travaux. Le commandant de la base aérienne de Payerne, également en charge pour Sion, est à impliquer dès que possible au début du projet.

2.3 Exigences liées à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage

2.3.1 Bruit

- Bruit de chantier diurne (07h00 à 19h00) :
 - Pendant la phase de construction, le niveau de mesures A est à appliquer pour les transports de chantier et le niveau B pour les travaux de construction selon la directive sur le bruit des chantiers (DBC) de l'OFEV.
 - Les durées et périodes de chantiers seront limitées conformément à la DBC de l'OFEV.
 - Les différentes mesures mentionnées dans la directive doivent être évaluées et les mesures pertinentes doivent être mises en place.
 - Le travail sera limité aux horaires suivants : 07h00 à 12h00 et 13h00 à 19h00. Pour les travaux très bruyants, des limitations plus strictes peuvent être imposées par la DBC de l'OFEV.
 - Information du voisinage (en particulier horaires des travaux très bruyants, numéro de téléphone et point de contact en cas de plaintes) (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesures 3.2.1.1, 3.2.1.2 et 3.2.1.3).
- Bruit de chantier nocturne (19h00 à 07h00) :
 - Le niveau de mesures B de la DBC de l'OFEV doit être appliqué.
 - Les travaux de fraisages très bruyants seront limités à la période avant 24h00 et pour un maximum de 5 nuits.
 - La mise en place d'un écran anti-bruit en bordure des zones de travail direction nord, resp. en dehors du périmètre de sécurité de 75 m doit être envisagée (p.ex. réalisation d'une « paroi » en utilisant une clôture en treillis avec une bâche plastique de chantier du côté nord et d'un géotextile du côté des travaux) (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesure 3.1.5.1).
 - Information du voisinage (en particulier horaires des travaux très bruyants, numéro de téléphone et point de contact en cas de plaintes) (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesures

3.2.1.1, 3.2.1.2 et 3.2.1.3).

- Dans la mesure du possible, les émissions de bruit en direction du nord doivent être réduites à l'aide de parois mobiles (Justification : Directive sur le bruit des chantiers de l'OFEV (2006 : état 2011), mesure 3.1.5.1).

2.3.2 Déchets

- Pendant les travaux d'excavation, si des matériaux terreux, d'excavation, de percement, de construction, des installations ou de remblais artificiels soupçonnés d'être contaminés par des substances dangereuses pour l'environnement ou la santé sont découverts, un spécialiste qualifié doit clarifier le soupçon de polluant et l'élimination des déchets de construction. L'autorité compétente et le SEN doivent en être immédiatement informés (Justification : art. 16 ss de l'Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED ; RS 814.600)).
- Les matériaux d'excavation non pollués devraient autant que possible être réutilisés sur place, à proximité ou chez un repreneur agréé, avant d'envisager une mise en décharge de type A (Justification : art. 18 et 19 OLED).
- Au plus tard avant leur élimination, la teneur en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) du revêtement bitumineux doit être vérifiée. Comme plus de 30 m³ de matériaux bitumineux sont générés, la teneur en HAP doit être déterminée par des analyses en laboratoire, conformément aux recommandations de l'OLED. Les matériaux bitumineux doivent être revalorisés et éliminés selon leur teneur en HAP, conformément à l'OLED (Justification : art. 20 et 52 OLED).

2.3.3 Sites contaminés

- Si l'utilisation antérieure du site ou des sondages effectués par le passé laissent supposer que les eaux souterraines ou la terre excavée sont polluées, ou que des matériaux souillés ou des déchets sont découverts durant les travaux, le SEN devra en être informé sans délai. Le cas échéant, le SEN définira la démarche à suivre en collaboration avec le maître de l'ouvrage.

2.3.4 Emissions lumineuses

- L'éclairage moyen doit être de 20 lux et la température de couleur de 4'000 K. En outre, l'éclairage du tarmac après 21h00 ne doit être opérationnel que dans des cas exceptionnels.

2.4 Autres exigences

- La réalisation du projet se fera conformément aux plans approuvés.

- Le Service de la mobilité du Canton du Valais devra être informé de toute modification, même mineure, apportée au projet. D'éventuelles modifications plus importantes devront être soumises à l'approbation du DETEC.
- Le début de la construction ainsi que la fin des travaux seront impérativement annoncés par courriel (lesa@bazl.admin.ch) à la section Plan sectoriel et installations de l'OFAC, pour le compte du DETEC, ainsi qu'à l'autorité cantonale compétente, 10 jours avant le début des travaux, respectivement 10 jours après la fin de ceux-ci.
- En vertu de l'art. 3b OSIA, la prise en compte et l'application des exigences cantonales seront vérifiées par les instances cantonales concernées. Le cas échéant, ces dernières appliqueront leurs propres taxes et tarifs en vigueur.
- En cas de divergence entre les unités spécialisées et la requérante, le DETEC doit être mis au courant. Ce dernier statue.

3. Des émoluments

Les émoluments relatifs à la présente décision sont calculés en fonction du temps consacré à la cause et fixés dans une décision de l'OFAC séparée. L'émolument, qui comprendra également les frais éventuellement fixés par les autres autorités fédérales, est à la charge du requérant. Celle-ci inclura également les émoluments relatifs au préavis de l'OFEV du 18 mars 2020, qui ont été fixés dans le préavis en question et s'élèvent à CHF 2'000.00.

Les frais liés à la surveillance des charges seront facturés de manière indépendante.

4. De la communication

La présente décision est notifiée sous pli recommandé à :

- Ville de Sion, Service Travaux publics et Environnement, Rue de Lausanne 23, 1950 Sion (avec les annexes et les plans approuvés)

La présente décision est communiquée pour information à :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Section SIAP, 3003 Berne ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV), Section EIE et organisation du territoire, 3003 Berne ;
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), Secrétariat général, Territoire et environnement, Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne ;

- Canton du Valais, Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service de la mobilité, Bâtiment Mutua, Rue des Creusets 5, Case postale 478, 1951 Sion ;
- Aéroport de Sion, Direction, Route de l'aéroport, 1950 Sion.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

p.o. Francine Zimmermann
Vice-directrice de l'Office fédéral de l'aviation civile

Annexe

- Examen spécifique à l'aviation de l'OFAC du 14 avril 2022

Voie de droit

La présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 Saint-Gall. Le délai de recours commence à courir le lendemain de la notification personnelle aux parties. Le délai ne court pas du 18 décembre au 2 janvier inclusivement.

Le mémoire de recours doit être rédigé dans l'une des langues officielles de l'administration et contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui et devra porter la signature du recourant. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve, de même qu'une procuration en cas de représentation seront joints au recours.